Nr. 15. **Kraków, dnia 1 listopada 1900 r.** **Rok I.**



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pasożyty.

III. Minimum egzystencyi.

(Ciąg dalszy).

W poprzednim numerze wykazaliśmy cyframi, których największy wróg proletaryatu najwyrafinowańszą sofistyką ani ukrócić, ani zaprzeczyć się nie poważy, że aby wegetować życiem głodomora, rodzina kolejarska, z 3 osób się składająca, m u s i otrzymać na rękę bez „Abzugów“ i bez kwaterowego 466 złr. rocznie. Głodomór zaś taki musiałby przytem wegetować życiem n. p. małomiasteczkowej żydowskiej fiakerskiej szkapy; absolutnie nic nie wiedzieć, co to jest życie cywilizowane, co to lektura, nauka, postęp, życie publiczne; nie mówiąc już o sztukach pięknych i teatrze, nawet na zwiedzenie budy jarmarcznej nie mógłby sobie pozwolić, boć przecie wszystkie tego rodzaju wydatki pominęliśmy w naszem obliczeniu. Potępiamy i wykluczamy nadmierne używanie gorących napojów, chociaż i te dla ludzi są stworzone, a co ważniejsze, są one niestety podstawą tegoczesnej państwowej polityki finansowej. Ale konsumcyi i tych produktów zachodzi niekiedy potrzeba, bo przecież i kolejarz w pośród milionów ludzi jest także człowiekiem niegorszym zapewne choćby tylko od tych, którzy są gorącymi apostołami wstrzemięźliwości, a mimo to przyznają, iż zachodzą okoliczności, w których używanie wytworów alkoholicznych jest niezbędnem albo nieuniknionem; a właśnie w takich okolicznościach, i to bez własnej woli i winy, dzięki swemu zawodowi, najczęściej znachodzi się kolejarz. Powiedzieliśmy jednakże, iż wykluczamy tę potrzebę, rachunkiem bowiem naszym stworzyliśmy ideał ewangielicznego ubóstwa i wstrzemięźliwości, typ, którymby się powinni rozkoszować najskrajniejsi wyznawcy zasady „przestawania na małem“; jednakże nie dla tej zasady, ale dlatego, że 466 złr. nie pozwala na taki „zbytek“, skreśliliśmy tę pozycyę z wydatków kolejarza. Obliczone przez nas minimum egzystencyi nie pozwala nawet na utrzymanie sługi, mimo, że mąż w służbie, dziecko w szkole, a żona, nie poruszając bynajmniej kwestyi inteligencyi i wychowania, wątłą i słabowitą być może. Wyliczając artykuły spożywcze, nie braliśmy wcale pod rozwagę ich zawartości i składników pożywnych, jakich według badań uczonych powag hygieniczne odżywianie się wymaga, a na które powołać się jesteśmy w pełnem prawie, bo to przecie „ludzkość, humanitarność, cywilizacya“, na które „opiekunowie“ nasi tak chętnie się powołują. Byliśmy na tyle skromnymi, iż nie powołaliśmy się nawet na broszurę Szczepanowskiego „Nędza Galicyi w cyfrach“, aby udowodnić, że zbrodniarz w angielskich więzieniach lepiej bywa żywionym, aniżeli kolejarz, któryby na wyżywienie 466 złr. otrzymywał, a których, niestety, po dziś dzień jeszcze nie otrzymuje. A gdyby nawet je otrzymał, to i wtenczas jeszcze dla miłości wyzyskiwaczy musiałby chodzić głodno, jadać jałowo, mieszkać zimno, przyodziewać się ubogo i unikać świata i ludzi. Ale cóż mówić dopiero o owej rodzinie, która nie z trzech, a l e z 5, 6 i w i ę c e j c z ł o n k ó w s i ę s k ł a d a, która nie mieszka w mieście, która celem jakiego takiego kształcenia bodaj jedno dziecko w mieście utrzymuje?... Czy taki funkcyonaryusz na prowincyi dziecko swoje po ukończeniu szkoły ludowej ma oddać może do pierwszego lepszego bacy celem przyswojenia sobie kunsztu pasienia owiec, albo pisać pokorne podanie do c. k. dyrekcyi, aby dziecko jego za 15 centów dziennie do plewienia trawy na przestrzeni przyjęto?... O nie ulega wątpliwości, iż takie pojmowanie obowiązków rodzicielskich i takie wychowanie dzieci spotkałoby się z największem uznaniem ze strony owych sfer, które o hiperprodukcyi inteligencyi bezustannie nam prawią.

Przeprowadziwszy subtelną analizę minimalnych potrzeb do życia, unikając wszystkiego, coby nawet drażliwość kapitalistycznych wampirów poruszyć mogło, zmierzamy ku ostatecznemu rozwiązaniu zadania: „Jakiem — wyrażone cyframi — powinno być minimum egzystencyi, aby kolejarz mógł wegetować bodaj życiem głodomora, którego obraz nakreśliliśmy powyżej?“ Cyfrowe rozwiązanie tego zadania jest nader łatwem, przyjąwszy bowiem, iż minimum płacy brutto = y = „Abzugom“, więcej kwocie na rękę otrzymanej, czyli = $(x + 466) = y$, x zaś odpowiada 45% „Abzugów“, a 466 odpowiada 55% na rękę, to w takim razie otrzymamy proporcyę $x : 45 = 466 : 55$, $x = \frac{45 \times 466}{55} = 381$ czyli „Minimum egzystencyi $y = (381 + 466) = 847$ złr., w okrągłych zaś cyfrach **850 złr.** bez kwaterowego.

Personal kolei państwowych jeszcze przed regulacyą płac wynosił 38.682 osób; z tego już po regulacyi poborów 86% pobiera płace niedorównujące owemu obliczonemu przez nas minimum egzystencyi. I tak:

Na kategoryę urzędników przypada 2138 osób czyli 30% tego personalu, na kategoryę podurzędników przypada 4574 osób czyli 88% tego personalu, na kategoryę sług przypada 26 533 osób czyli 100% tego personalu. Razem 33.245 na 38.682 osób.

Czyli na 100 urzędników 30, zaś na 100 podurzędników 88 nie otrzymuje minimalnej płacy, niezbędnej do życia. Co zaś do służby, to całe 26.533 osób pobiera płace p o n i ż e j owej minimalnej cyfry 850 złr. Trzeba zaś dodać, że nie rozchodzi się tutaj bynajmniej o różnicę kilku albo kilkunastu guldenów, ale w największej ilości wypadków o różnicę kilku setek, wystarczy zaś, jeżeli powiemy, że płace o d 250 d o 350 z ł r. r o c z n i e p o b i e r a 9821 o s ó b! czyli, że po odtrąceniu „humanitarności“ otrzymuje na rękę 140 do 200 złr. A gdzie zaś szukać owych 650 do 700 złr., któreśmy, jako nieprzekraczające granic idealnej wstrzemięźliwości, wykazali?... Prawda, że cyfry te wprawiają każdego w niedowiarstwo i zdumienie, wydają się być niedoścignionem marzeniem? A przecież tak jest, i takiemi one pozostać muszą, bo jeżeli ktoś na inny rachunek zdobyć się potrafi, to chociażby do wrogiego nam obozu należał, ustąpimy mu chętnie miejsca w naszem piśmie, a nawet gotowiśmy wyznaczyć dlań nagrodę konkursową! — Prosimy trzymać nas za słowo.

(C. d. n.)

Maszyniści kolejowi.

Od dłuższego już czasu przyglądaliśmy się, jak maszyniści kolejowi — z wyjątkiem nielicznych jednostek — odgradzając się jakimś niepojętym separatyzmem, robili rozpaczliwe wysiłki i eksperymenta, aby dążeniom swoim, swemu ekonomicznemu programowi nadać jakąś formę, którąby respektowano, liczono się z nią i któ-

raby wywierała należyty wpływ na postęp i rozwój ich ekonomicznych interesów.

Całą tę skrzętną, niestety jednakże bezowocną pracę śledziliśmy uważnie, nie szczędziliśmy nawet uznania dla ich dobrych chęci, przestrzegaliśmy jednakże równocześnie, iż w ten sposób nie dojdzie się do wytkniętego celu i że nie na tej drodze zdobywa się warunki znośniejszej egzystencyi. Nie trudno zrozumieć, dlaczego dotychczasowe usiłowania maszynistów pożądanym skutkiem nie zostały uwieńczone.

Dlatego też, gdy maszyniści sami poznali teraz błędy swej dotychczasowej taktyki i dyplomacyi, gdy przyszli do przekonania, iż tą drogą dalej postępować się nie da, nie aby im robić wyrzuty, lecz aby na przyszłość unikali tych niefortunnych stąpań po omacku, przypominamy im, że przyczyną niepowodzenia był przedewszystkiem ów nieszczęśliwy separatyzm, powstrzymujący ich od zrozumienia konieczności wspólnej akcyi z personalem innych gałęzi służbowych. Formy organizacyjne, jakie maszyniści dążnościom swoim nadać usiłowali, jako nieoparte na szerszych podstawach, były nieudolne, miały charakter lokalny i dlatego nie mogły się rozwinąć, zyskać sobie popularność, a tem mniej zwrócić na siebie uwagę i poparcie miarodajnych czynników politycznych, ze strony zaś tych, którym imponować miały, spotykały się z dobrodusznem lekceważeniem. Bo i na czyjeż poparcie mogli liczyć maszyniści, jeżeli, wyodrębniwszy się z pośród reszty kolejarzy, sami nie przyznawali się zbiorowo do żadnego politycznego stronnictwa? Czyż może organ ich, czytywany przez nich samych tylko, obracający się w ciasnych granicach kastowości, bez wybitnej barwy politycznej, miał ostatecznego zrealizowania ich postulatów dokonać? Czy może tych kilku trwożliwych „obmanów“, zawisłych od zarządów kolejowych i przez nie po największej części zatwierdzanych, miało się rozbijać za ich ekonomicznem wyzwoleniem? Czy w końcu może owe śniadanka dla grubych ryb, albo chrzciny sztandarów miały ich wyzwolić?... Wszystkiego próbowano i przekonano się, że wszystko to do niczego nie prowadzi.

Dzisiaj zaś, gdy konferencya maszynistów w dniu 8 października w Wiedniu oficyalnie ogłosiła, iż jedyne zbawienie widzi w oparciu się o stronnictwo socyalno-demokratyczne, dzisiaj możemy ich zapewnić, iż przez ten jeden krok więcej zyskali, aniżeli przez tyle lat błąkania się po manowcach. Odezwaniem się tem poruszyli wszystkie gadziny, które dotychczas, bezczynnością ich uśpione, spokojnie się wygrzewały. Od twardego siedziska dyurnisty aż do wygodnego ministeryalnego fotelu, wszystko w swych siedzeniach się poruszyło, wołając ze zgrozą: „maszyniści zostali socyalistami!“

Tak jest — zostali socyalistami, którymi ostatecznie prawem grawitacyi panujących stosunków oddawna już byli. Fakt ten, obecnie oficyalnie dokonany, nie jest dla nas ani niespodzianką, ani nowiną, albowiem jestto proces społeczny, którego dokonanie się z nieubłaganą konsekwencyą, niemal ze ścisłością matematyczną na dzień i godzinę da się obliczyć; tak samo, jak się da oznaczyć chwilę, w której wszyscy kolejarze zaciągną się pod znak czerwonego sztandaru.

Maszyniści, stanąwszy na stanowisku, z wysokości którego mają prawo żądać, aby się z nimi liczono, wszelkiego rodzaju krzywdą ich wypasłe gadziny poruszyli w ich legowiskach. Taki pachołek jezuicki, jak Stróżyński, którego publicznie policzkują, z publicznych zgromadzeń do rynsztoków ulicznych wyrzucają, taki Stróżyński, powtarzamy, podniósłszy się z kału i błota, do których pogarda tłumów go wtrąciła, pozbierawszy ciężko potłuczone swe kości, zlynchowany moralnie i fizycznie, ma jeszcze na tyle bezczelności osławionem swem nazwiskiem przeciwko żywiołowej akcyi swych kolegów protestować. Zwyczajem zaś upadłych indywiduów radby wszystkich pociągnąć do owego zbiornika niechlujstwa, w jakim sam nurza się z prawdziwą lubieżnością. Potępia go czystość i uczciwość drugich, chciałby więc cały świat skalać, aby się mniej brudnym wydawać i dlatego to jezuicka ta kanalia robi wspólnikami swymi ludzi, którzy Bogu ducha winni, którzy znachodzą się pod przymusem wyjątkowych stosunków rodzinnych, materyalnych i politycznych. Z takich to ludzi stwarza on klikę rzekomo protestującą przeciwko emancypacyjnym dążnościom maszynistów.

Nie pojmujemy p. Horoszkiewicza, który, wiedząc dobrze, jaką sławą nietylko między kolejarzami, ale w całem demokratycznem społeczeństwie cieszy się Stróżyński, może stawiać go za przykład, może powoływać się na jego notatkę w „Głosie Narodu“, jako na „poważny“ protest przeciwko uchwałom konferencyi wiedeńskiej? Coś podobnego dzieje się tylko w Krakowie, gdzie zdemoralizowanie pewnej części personalu przekroczyło już granicę dającej się nawet niekiedy usprawiedliwić zapobiegliwości o brakujący kęs chleba. — Stróżyńskiemu łatwo protestować i za pewnik można przyjąć, że gdyby wszystkim maszynistom powodziło się tak, jak jemu, wszyscyby protestowali, albowiem wówczas kwestya „być albo nie być socyalnym demokratą“ nie potrzebowałaby już co do nich rozwiązania.

Strejk kolejarzy w Tryeście.

W magazynach i przy przesuwaniu wozów kolei południowej w Tryeście zajętych jest stale kilkuset robotników. Dnia 17 października b. r. wybuchł strejk między tymi robotnikami, który obejmował 510 ludzi, trwał 5 dni i zakończył się zwycięztwem strejkujących z równoczesnem zagwarantowaniem ze strony zarządu, iż przewodnikom strejku żadne prześladowanie nie zagraża. Przebieg tego strejku jest następujący:

We wrześniu b. r. robotnicy wnieśli prośbę do generalnej dyrekcyi kolei południowej o polepszenie ich materyalnego położenia. Na prośbę tę otrzymali dnia 4 października lekceważącą odmowną odpowiedź, która ich do żywego oburzyła i do strejku popchnęła.

Z dniem porzucenia pracy, zwłaszcza z okazyi obecnego sezonu wysyłki owoców południowych i win, magazyny kolei południowej przepełnione były towarami, na placu znachodziło się 300 wozów niewyładowanych, drugie zaś tyle próżnych. Robota ustała całkowicie i tylko 13 znalazło się zdrajców, którzy się do strejku nie przyłączyli; 18 października ani jeden pociąg nie odjechał z Tryestu, zaś przez całe 5 dni wyekspedyowano zaledwie 4 transytowe pociągi ciężarowe.

Kupiectwo tryesteńskie, w przewidywaniu olbrzymich strat, przybrało burzliwą i omal że nie rewolucyjną postawę. Wystraszona Izba handlowa zebrała się na nadzwyczajne posiedzenie, celem wywarcia wpływu na zarząd kolei południowej do jak najspieszniejszego zakończenia strejku.

Postawa strejkujących była wzorowa, aczkolwiek policya zachowywała się prowokująco, zabraniając reprezentantom robotników przystępu do dworca kolejowego. Również i klerykali wyruszyli na łowy i poczęli się kręcić między strejkującymi, ale podszepty ich ze wzgardą odtrącono.

Wzdłuż wszystkich linij kolei południowej rozpoczęło się gorączkowe werbowanie robotników do Tryestu. Obiecywano po 7 koron dziennej płacy, ale znakomite zrozumienie sytuacyi, solidarność i świadomość robotników, jakoteż kolejarzy innych gałęzi służbowych, niedających się użyć za naganiaczy na szkodę strejkujących, udaremniły zabiegi zatwardziałych wyzyskiwaczy. I w samym Tryeście szukano robotników po placach, ulicach, a nawet między robotnikami portowymi, wszędzie jednak spotkano się ze stanowczą odmową, że w interesie strejkujących pracy przyjąć nie mogą. Nieliczną garstkę robotników w liczbie 40 udało się sprowadzić z Lublany i Nabiesiny, ale połowa tychże już w pierwszym dniu porzuciła pracę. Z Gracu i Marburga zapowiedziano dla postrachu 200 ludzi, zamówiono nawet dla nich koce i sienniki w magazynach wojskowych, zapowiedziany jednak „transport“ nie nadszedł; jeżeli zaś złapano gdzie jakiego robotnika, to z obawy, aby nie uciekł przed odejściem pociągu, zamykano go w przedziale wozowym. Dnia 18-go października z całej linii kolei południowej zebrano zaledwie 40 konduktorów, przywieziono ich do Tryestu, wyprawiono dla nich wspaniałą kolacyę z napiwkiem połączoną. Kolacya z apetytem została spożytą, konduktorzy zaś w znakomitym humorze powrócili do domów, nie dając się użyć do wyznaczonych czynności. Z Matzleinsdorfu pod Wiedniem sprowadzono około 60 robotników, ale ludzie ci, nieobyci z tryesteńskim dworcem, do niczego użyć się nie dali i zaraz jeden z nich uległ ciężkiemu uszkodzeniu; maszyniści zaś odmówili przesuwania z niewprawnym personalem. Następnego dnia znaczna część robotników matzleinsdorfskich uciekła z placów i magazynów, pozostawiając zarząd stacyi w opłakanej bezradności.

Z generalnym dyrektorem kolei południowej, Egerem, imieniem organizacyi konferował dr. Fried. Eger jednakże oświadczył, iż jak długo robotnicy do zajęć swych nie powrócą, tak długo w żadne układy wchodzić nie będzie. Oświadczenie to dyrektora Egera nie zachwiało jednakże wytrwałości strejkujących, aż w końcu zarząd kolei południowej musiał się skłonić do ustępstw. Wartość tego zwycięstwa wynosi 100.000 koron rocznie, gdyż o taką kwotę płaca robotników magazynowych i przesuwaczy wszystkich razem podwyższoną zostanie.

Robotnicy tryesteńscy zdobyli materyalną korzyść dla siebie: jaką zaś wartość moralną ma to zwycięstwo dla ogółu kolejarzy, o tem pomówimy następnym razem.

Gadzinowa opieka.

Ponieważ nie każdy, zwłaszcza na prowincyi, jest w możności czytywania wszystkich, lub bodaj znacznej części czasopism, przeto zazwyczaj jedno czytując pismo, według niego urabia sobie pogląd na rozgrywające się sprawy społeczne i polityczne. Często zdarza się, iż pismo, do którego nawyknął, zdradza go, jest dlań wrogo usposobione, przesiąkając więc jego teoryami, sam nie wie, że staje się przeciwnikiem swych własnych interesów. Do tego rodzaju wrogich pism dla nas kolejarzy należy „Głos Narodu“, którym nie zajmowaliśmy się tak długo, jak długo nie wtykał nosa w nasze wewnętrzne sprawy zawodowe. „Głos Narodu“, z powodu dawniejszych krytyk stosunków kolejowych, odbywszy w szatach pokutnych pielgrzymkę do Canossy i posypawszy głowę popiołem, stanął teraz w rzędzie najzacieklejszych naszych wrogów, a w obronie panującego systemu i rozpasanych kacyków kolejowych. Naturalnie, iż tak samo, jak biblijny syn marnotrawny, przyjętym został na łono rozrzewniającego przebaczenia i niezawodnie najtłuściejsze barany w postaci kilkuszpaltowych anonsów i kart wolnej jazdy uwieńczą to dzieło skruchy i nawrócenia.

Zaraz też 10 października, t. j. na drugi dzień po owych sentymentalnych przeprosinach i rozpoczęciu miodowych miesięcy małżeńskiego pożycia z dyrekcyą krakowską, „Głos Narodu“ umieścił artykuł pióra nadkonduktora Pilawskiego, zatytułowany: „Dola kolejarzy“.

My, z naszego stanowiska, jako bliżej interesowani, nie możemy się zadowolnić takiem pobłażliwem zadosyćuczynieniem, jakie wymierzył sobie „Naprzód“, który rozdzieliwszy mimochodem kilka porcyj dosadnych policzków faktorom i handlarzom moralności, zepchnąwszy ich napowrót jednem dotknięciem buta do cuchnącej kałuży, z której na świat wypełzli, nie oglądając się na zrządzone spustoszenia w tych zacnych szeregach i jadem nienawiści obrzękłe ich twarze, pozostawił je własnemu losowi na pastwę urągowiska i wstydu.

Naszym obowiązkiem jest także zająć się i wartością tekstu elaboratu Pilawskiego, pomieszczonego w 231 numerze „Głosu Narodu“; przedtem należy się jednakże małe wspomnienie i samemu Pilawskiemu. Już to widocznem jest, iż w publicystyce Pilawski ma pech jakiś, prześladujący go nieubłaganie, zdarza mu się bowiem, jak owemu pełnej pewności siebie młodzieńcowi, który wszedłszy do salonu i poplątawszy się w dywanach zaraz na wstępie, runie jak długi; — siądzie do stołu, wywróci się z nim krzesło; — ratując się od upadku, zawadzi o stół nogami i przewracając takowy, oblewa sosem, konfiturami i szczątkami naczynia całe towarzystwo; — we

źmie się do tańca, zapląta się w suknie swej damy, powoduje upadek i gorszące widowisko. Słowo w słowo taksamo powodzi się Pilawskiemu w jego występach „publicystycznych".

I tak: w proroczem natchnieniu zabrał się Pilawski do opisywania manewrów galicyjskich, a specyalnie zaś powyznaczał role, jakie jego „ubóstwiani" przełożeni odegrać w nich mieli. Tymczasem wszystkim wiadomo, jak się jasnowidzenia Pilawskiego spełniły, jakiej humorystycznej klapy doznały jego medytacye.

Swojego czasu napisał Pilawski artykuł o stosunkach kolejowych, któremu — musimy przyznać — nawet w łamach naszego pisma nie odmówilibyśmy godnego pomieszczenia. Ale cóż, kiedy i wówczas pucowanie „honorów" w sposób, praktykowany obecnie przez Pilawskiego, nie było już nowością i to go poniekąd usprawiedliwia, iż nie jest on wynalazcą ale tylko naśladowcą systemu, na którym przeciwnicy jego znakomity interes zrobić musieli, co niezawodnie na zmianę jego przekonań i posługiwanie się naśladownictwem decydująco wpłynęło. We fabrykacyi tego rodzaju kopii mistrzostwo Pilawskiego prześcignęło doskonałością swoją wzory, którymi się posługiwał, przybrało ono bowiem formy zorganizowanej najemnej klaki, której on mianował się dyrektorem. W tym nowym przeobrażonym charakterze napisał on wiadomy artykuł „Dola kolejarzy". Jakiego przyjęcia doznał ten ekstrakt mózgowy w oczach opinii publicznej i w sferach kolejowych, nie jest także żadną tajemnicą. Najlepiej zaś przysłużył się owym „zacnym" ludziom, w których interesie rzekomo był pisanym, przyczynił się bowiem do rozwałkowania wielu spraw, co do których życzonoby sobie, aby pozostały wieczną tajemnicą. Na tem my jednakże najlepiej wychodzimy, albowiem nie ma dnia, w którym nie zgłaszanoby się do nas z nowymi szczegółami i to już nie z samego Krakowa, ale z całej Galicyi: ze Sącza, Przemyśla, Chyrowa, Chrzanowa, Rzeszowa, Lwowa, Jarosławia etc. W dodatku cała owa „Dola kolejarzy" — jak utrzymują wtajemniczeni — nawet na owych „kochanych i zacnych" przełożonych zrobiła takie wrażenie, jak gdyby ktoś, nie mogąc się oprzeć umizgom natrętnego pijaczyny, dozwolił mu się serdecznie wycałować, a tenże szukając buzi po całej twarzy, takową niemiłosiernie opluł i oślinił.

Jak więc widzimy, Pilawski w publicystyce nie ma szczęścia, czy tak czy owak spotykają go tylko same zawody na wzór:

„Czy ryba czy rak,
Kandyba durak,
Czy rak czy ryba
Durak Kandyba.
Czy tak czy siak
Kandyba durak.

Jeżeli nam czas i miejsce pozwoli, to następnym razem zajmiemy się tekstem „Doli kolejarzy", albowiem, jak sami czytelnicy widzą, sam wstęp do owej rozprawy za wiele zajął nam miejsca.

Z przestrzeni i z warsztatów.

Nowy Sącz. P. Zborowski, naczelnik warsztatów w Nowym Sączu, czytając „Kolejarza", a specyalnie artykuł „Pasożyty", udaje, że artykułu tego nie rozumie; zgłaszającym się zaś doń o zaliczki wskazuje na ustęp tegoż artykułu, traktujący o stosunkach kredytowych. Przykro nam, iż p. Zborowski, o którego poglądach socyalno-politycznych mamy nieco lepsze wyobrażenie, udaje franta wobec robotnika, który także nie jest tak naiwnym, aby nie wiedzieć, o co p. Zborowskiemu chodzi. Panie Zborowski, grą w ciuciubabkę ani też rolą Ulisesa stosunków kredytowych nie zreformujesz, natomiast w samym Sączu masz wiele innych spraw, wcale ci nieobcych, a dających sposobność do szerokich filantropijnych popisów i zdobycia sobie wdzięczności i uznania. Zakres pańskiej działalności i wpływów pańskich jest tak szeroki, iż zdaje się, że nie popełnimy niedyskrecyi, jeżeli pozwolimy sobie przypomnieć mu niektóre z żywotniejszych spraw, wyczekujących reformatora. Sprawa wygórowanych czynszów mieszkalnych w kolonii, podwyższenie płac dziennych robotników, naprawa skutków fatalnej stabilizacyi z r. 1895, którą p. Zborowskiemu mamy do zawdzięczenia, wreszcie niesłychana ilość i wysokość kar, jakie rok rocznie personal warsztatowy opłaca — to wszystko przecież — dla ludzi, którzy szukają sposobności wsławienia się na polu użyteczności obywatelskiej — pozostawia daleko wdzięczniejsze pole do popisu, aniżeli irytacya, napawanie się goryczą, przesiąkiwanie żółcią z powodu niedających się zaprzeczyć argumentacyj „Kolejarza".

Przemyśl. Wittman Samuel, świeżo upieczony asystencik w Przemyślu, nie mogący się jeszcze pozbyć przerażenia i tremy na widok swych gimnazyalnych profesorów, natomiast w poczuciu swej wielkiej godności traktuje konduktorów i służbę przez „ty", nie daje do siebie mówić, ani też na pytania, dotyczące służby, nie chce odpowiadać. Niezawodnie z całej nauki szkolnej najlepiej utkwiła mu ta zasada, iż trzeba milczeć, aby za mądrego uchodzić, tylko niestety należy jeszcze wiedzieć, kiedy zasadę tę z dobrym skutkiem stosować można, nie zaś, jak Wittman, który milczeniem swojem wzbudza uzasadnione podejrzenie, że rozum jego musi się znajdować w bardzo opłakanym stanie.

Konduktor Wincenty Chmielewski, dlatego iż dzięki swym zdrowym płucom cieszy się donośnym organem mowy, został przez Wittmana do kary podany, ponieważ tenże głośne jego odpowiedzi za ubliżenie i brak szacunku (dla Wittmana) uważał. Zastępca naczelnika Klein, dyktując Chmielewskiemu karę w wysokości 1 złr.(!), nie chciał słuchać żadnych tłómaczeń, utrzymując, iż dla niego to jest miarodajnem i wiarygodnem, co mówi urzędnik (!), a nie konduktor. Oprócz tego Wittman zmienia porządek i następstwo tur jazdy personalu pociągowego tak, iż trafia się, że partye, nie wypoczęwszy należycie, muszą wyruszać w drogę, podczas gdy inne partye wypoczywają na rachunek drugich. Upominanie się o ten niesprawiedliwy podział pracy było właśnie przyczyną ukarania Chmielewskiego.

Lwów. Wierzbicki, rozmyślający nad obdzielaniem cukierków między grzecznych kolejarzy, przysłużyłby się nam lepiej, gdyby zechciał przyglądnąć się koszarom konduktorskim dla partyj stanisławowskich, bo mimo bezustannych próśb, żażaleń i narzekań, koszary lwowskie są może najobrzydliwszą mordownią w całej Austryi. Smród, niechlujstwo, niewygoda są takie, iż nora ta robi wrażenie kaźni więziennej, a nie lokalu przeznaczonego na wypoczynek dla ludzi ciężko spracowanych. Przedewszystkiem należałoby pomyśleć, aby ubikacye na ten cel przeznaczono gdzieś bliżej budynku stacyjnego, gdyż obecnie każdy obładowany, jak juczne zwierzę, sygnałami, latarniami, torbami i teczkami, przekraczając kilkadziesiąt torów w pośród mnóstwa przesuwanych wozów i lokomotyw, blisko dwa kilometry do koszar zdążać musi. O postradanie życia w takich okolicznościach i warunkach nie trudno. Ale cóż panu Wierzbickiemu na życiu takiego pędraka, jak konduktor zależy, przecież on nie będzie miał protokółu i dyscyplinarki, najwyżej będzie podpisywał tylko wyrok dyscyplinarny dla przesuwacza wozów albo maszynisty, których za przyczynę nieszczęścia sobie upatrzono.

Stanisławów. Uczeń warsztatowy Kuryłów, obsługując heblarkę, pochwycony przez śrubę, uległ ciężkiemu uszkodzeniu ciała; maszyna, poszarpawszy na nim bieliznę i ubranie, pokaleczyła mu nogę i wyrwała kawał ciała. Jak się obejdzie z uczniem tym c. k. dyrekcya i zakład ubezpieczenia od wypadków — w swoim czasie doniesiemy.

Ze stow. i Zgromadzeń.

Przemyśl. W czwartek 18 z. m. odbyło się zgromadzenie robotników kolejowych, na którem tow. Witold Reger referował o organizacyi zawodowej. W dyskusyi wyłoniła się kwestya ohydnego systemu protekcyjnego, jaki inspektor Bartelmus zastosowuje coraz częściej przy awansach i udzielaniu dekretów. Cały szereg robotników prowizorycznych, ludzi nieskazitelnych, nigdy nie karanych, czeka na dekret już po 6, 7, a nawet 10 lat, a równocześnie kilku protegowanych lizunów, z tego jeden ciemny, drugi kulawy, mimo, że dopiero od dwóch lat są zatrudnieni w warsztatach, zostali przez Bartelmusa podani do dekretu. Tow. Witold Reger ostro piętnuje to postępowanie Bartelmusa i peluje do licznie zebranych słuchaczy, by w odpowiedzi na nieuczciwe postępowanie inspektora odpowiedzieli silną organizacyą. Następnie omawiano szereg poufnych spraw. Na tem samem zgromadzeniu uchwalono przy wyborach popierać tylko listę socyalno-demokratyczną, a również wyrażono pogardę tym konduktorom i maszynistom w Krakowie, którzy w „Głosie Narodu" wyrazili swoją czołobitność Piaseckiemu i Horoszkiewiczowi.

W piątek 19 z. m. odbyło się zgromadzenie robotników, zatrudnionych przy konserwacyi dróg. O znaczeniu organizacyi referował tow. Witold Reger. Zaraz na zgromadzeniu wpisało się 11 nowych członków.

Z zadowoleniem skonstatować należy, że organizacya kolejarzy w Przemyślu z każdym dniem wzrasta i obejmuje nietylko robotników warsztatowych, ale także służbę od ruchu i robotników dziennych.

KRONIKA.

Konferencya maszynistów wszystkich austryackich kolei odbyła się w Wiedniu dnia 8 październ. br. Przewodniczył jej powszechnie znany w kołach kolejarzy dr. Gustaw Fried. Na konferencyi tej uchwalono jednozgodnie, iż maszyniści tylko przez oparcie się o socyalną demokracyę zrealizowania swego programu spodziewać się mogą. Wszyscy maszyniści całej Austryi przyklasnęli tej uchwale, znalazły się jednakże dwie parszywe owce, którym się zdaje, że stoją wyżej ponad wszelkie uchwały, ponad koleżeństwo i solidarność zawodową, a tymi są: maszynista Stróżyński w Krakowie i Karol Dziadoń we Lwowie. Ci dwaj „zacni mężowie" chcą wpoić we wszystkich, iż tylko w oparciu się o jezuitów i dyrektorów do poprawy bytu zdążać należy. Swoją drogą ci dwaj panowie na oparciu tem nieźle wychodzą, jednakże wszyscy inni maszyniści pozwalają sobie mieć zdanie, że wyszliby na tem najfatalniej. Dlatego pozostawia się tych dwóch maklerów ich dotychczasowym względom, zaś maszyniści zastępstwo swych interesów powierzają socyalnej demokracyi. Otóż znowu frazes Pilawskiego o „nieproszonych opiekunach" spotkał się z tak miarodajnem zaprzeczeniem!

„Międzynarodowy kongres robotników zakładów transportowych" odbył się w czasie od dnia 19 do 21 września b. r. w Paryżu. W kongresie tym brali udział delegaci kolejarzy, marynarzy i robotników portowych. Na kongresie tym reprezentowało 47 delegatów 10 państw europejskich, z których dwóch przypada na Austryę. Co do organizacyi międzynarodowej uchwalono rezolucyę, pozostawiającą swobodę pojedynczym krajom organizowania się w zastosowaniu do lokalnych warunków w danym kraju; jednakże najwyższą instancyą ma być dla wszystkich międzynarodowy komitet, utrzymywany staraniem wszystkich organizacyj.

Po zamknięciu kongresu delegaci kolejarzy z Francyi, Niemiec, Holandyi, Austryi i Hiszpanii odbyli osobną konferencyę, na której uchwalono regulamin międzynarodowej organizacyi kolejarzy zmienić stosownie do uchwał „międzynarodowego kongresu robotników zakładów transportowych". Koszta zaś na wydatki przedwstępne w powyższym celu mają być pokryte z nadwyżki dochodów włoskich organizacyj.

Sejm dudków. Jeżeliby który z czytelników naszych zechciał się serdecznie uśmiać i ubawić, radzimy mu na seryo, aby odżałował kilku centów i zamówił sobie „Głos Kolejarza" z 15 października b. r. nr. 17 (?). Radzimy mu to szczerze, celem wyrobienia sobie zdania, do jakich granic sięgać może bezdenna głupota ludzka, mająca w dodatku pretensye i odwagę drukowanego słowa, poświęcony interesom społecznym. Z Nru 17 „Głosu Kolejarza" postanowiono zrobić jakiś numer okolicznościowy, poświęcony jakiemuś nibyto epokowemu wydarzeniu, dlatego nastrojono się na ton uroczysty z okazyi zebrania kilku durniów pod komendą gutmanowskich szpiclów, celem mydlenia ócz kolejarzom. Jeżeliby dotychczas łudził się jeszcze ktoś co do głupoty tych ludzi, to

zdaniem naszem, po przeczytaniu powyżej cytowanego numeru pozbędzie się wszelkich wątpliwości w tym względzie.

Przedewszystkiem cały numer 17, z braku innego tematu, poświęcono owemu wspaniałemu zebraniu, które według owego sprawozdania nie wiedzieć po co się zebrało, co mówiło, o czem radziło, gdyż omawiany przez nas elaborat wygląda tak, jak gdyby ktoś z różnych książek, traktujących o najrożnorodniejszych i najsprzeczniejszych ze sobą tematach, powycinał niezliczoną ilość zdań, takowe na chybił trafił zlepił na arkuszu papieru i dał do druku. Oprócz „wspaniałej“ formy stylistycznej i głębokiej wiedzy ekonomiczno społecznej, elaborat ten bije w oczy poprawnością form gramatycznych, a w szczególności zaś interpunkcyi od siedmiu boleści.

Stekiem nonsensów wypełniono cały numer, wyczekując z dumą wrażenia, jakie usiłowano zrobić na kolejarzach. Aby cierpliwości i tych „zacnych“ jegomościów nie wystawiać na zbyt nużące katusze, ocenę ich wysiłków mózgowych opuszczamy.

Nadmienić jeszcze należy, że z okazyi tego „szlachetnego“ zebrania Parachoniak nie mógł ukryć zazdrości, żalu i oburzenia, że znachodzą się szewcy mądrzejsi od niego i że kolejarze raczej szewca, aniżeli takiego Parachoniaka słuchają. Dowiedzieliśmy się dalej, że Bachowski, Kurowski, Czerwiński i Kulman po dwa centy za zwerbowanie każdego kolejarza pobierają. Co prawda, to śliczny zysk, z którego cztery rodziny wspaniały dom prowadzić mogą, coś w tym guście, jak owe dwa do trzy tysiące, skradzione w „Galic. stow. Kolejarzy“. Zresztą nie omieszkamy dać Parachoniakowi okazyi i o tych dwóch centach gdzieindziej szerzej pomówić, przyczem będziemy mieli zaszczyt bliższego zapoznania się i z odpowiedzialnym panem redaktorem, wygłaszającym takie podniosłe mowy i pisującym gorące artykuły i interesujące sprawozdania.

Taką to strawą duchową chce paczka durniów i oszustów napychać swych czytelników.

Humorystyczny kandydat. Są narody, klasy społeczne, stany, koła towarzyskie, a ostatecznie i zawody, które szczycą się swymi znakomitościami, dlaczegóżby więc my, jako kolejarze, nie mieli tego samego czynić? Dlaczegóż nie mielibyśmy się pochwalić przed światem, że i nasz zawód wydał „wielkiego męża“, nieznanego dotychczas nikomu, a który, jak oliwa na wierzch, wypłynął z okazyi najbliższych wyborów. Mężem tym, wydobywającym się na widownię życia publicznego, nie jest kto inny tylko kolejarz Ignacy Witoszyński, lampista, prezes „karawaniarzy“, brzuchomowca czytelniany, humorystyczny kandydat do godności poselskiej z V-ej kuryi we Lwowie. Naszem zdaniem Witoszyński zawinił jeszcze nie tyle, pozwalając sobie swą kandydaturą drwić z instytucyi parlamentarnej, ale batogi należałyby się jego szlachetnym doradcom, różnym inspektorom, dyrektorom i szefom, którzy stawianiem takiej kandydatury w kuryi powszechnego głosowania poważają się ośmieszać najszczytniejszą godność społeczną, instytucyę parlamentaryzmu i wyborców kolejarzy.

Witoszyński, nie mający pojęcia nawet co to jest parlament, nie mający pojęcia, co to jest państwo, rząd, konstytucya, ustawa, jednem słowem człowiek, któremu brak najprymitywniejszych pojęć czynników życia politycznego, kandyduje i marzy o godności poselskiej. Nie zachodzi najmniejsza obawa, aby kandydatura Witoszyńskiego wogóle jakąś konkurencyę wytworzyła, bo nawet w chwili, gdy to piszemy, należy ona do zapomnianych już humorystycznych epizodów wyborczych, dlatego też Witoszyński notatki naszej nie powinien brać zbyt na seryo, uważając takową jako artykuł kontr-agitacyjny, byłby to bowiem dla niego za wielki zaszczyt, żeby aż pisma publiczne kandydaturę jego zwalczały. Jeżeli zaś o nim wspominamy, to tylko ze względu na konieczność sytuacyi, ze względu, że Witoszyński jest kolejarzem i że takim cymbałom, jak jego doradcy i protektorzy, do tego stopnia ośmieszyć się pozwolił.

Stróżyński — bohaterem dnia. Zostaliśmy formalnie zasypani korespondencyami na temat Stróżyńskiego. Chcąc życzeniom wszystkich korespondentów zadośćuczynić, musielibyśmy cały numer wyłącznie tylko jemu poświęcić, dlatego odkładając nadesłany materyał do późniejszego użytku, dodajemy do tego, cośmy już na innem miejscu powiedzieli, ten jeszcze ważny szczegół, że na proteście Stróżyńskiego — na 90 maszynistów w Krakowie i Podgórzu — znachodzi się tylko 7 podpisów, wyżebranych po knajpach za gorzałkę, piwo i śniadanka, przyczem telefon między dyrekcyą a Stróżyńskim, raportującym o postępach tej niewdzięcznej i mozolnej pracy, był w ciągłym ruchu.

Jak rządzą groszem kolejarzy klerykalni i dyrekcyjni posiepacze? Z Przemyśla donoszą nam: Prezes katolickiego stow. kolejarzy, nazwanego „Bractwem kolejowem“ false „Nagła śmierć“ p. Fiałkowski, oświadczył publicznie, że kasyer „Bractwa“ Kacanik, dobrze już nam znane indywiduum, **ukradł z kasy Stowarzyszenia 150 złr. a wydział to zatuszował!** Gospodarką w „Bractwie“ tak zohydzili się macherzy klerykalni, że ani jeden członek nie odwiedza lokalu „Bractwa“ i nikt wkładek nie płaci.

Zmniejszenie płacy. Inspektor od konserwacyi dróg w Przemyślu, p. Kałuski, zmniejszył wszystkim robotnikom płacę z 60 ct. dziennie na 50 ct. Zarządzeniem tem oburzyli się, i to słusznie, wszyscy robotnicy. Wszak pod zimę wydatki rodziny robotniczej podwajają się. Potrzeba opału, światła więcej, cieplejszej odzieży i cieplejszego jadła. Kiedy w lecie biedak zarabiający 60 ct. dziennie boso, z kawałkiem chleba idzie do roboty, a dzieci jego również boso spieszą do szkoły, to w zimie musi wdziać buty i bodaj ciepłym barszczem się rozgrzać. Czyżby p. Kałuski myślał, że żołądek robotnika i jego rodziny zwęża się pod zimę? Był wprawdzie jeden idyota, który broniąc zasady zmniejszania płacy pod zimę twierdził, że w lecie z powodu gorąca każda rzecz się rozszerza, a więc i żołądek, w zimie zaś wszystko się zwęża, a więc i żołądek. Ależ trudno przypuszczać, by i pan Kałuski był wyznawcą podobnej logiki. Jeżeli bowiem słusznem jest zmniejszanie płacy robotnikom pod zimę o 20%, to powinno się w myśl tej zasady i inspektorom pod zimę zmniejszać pensye. Wątpimy, czy dyrekcya i ministerstwo kolejowe wiedzą o tem zarządzeniu Kałuskiego.

Bracia szpicle. W przemyskim warsztacie kolejowym pracuje dwóch braci Tomszajów, obaj szpicle dyrekcyjni, a przytem marne indywidua i złodzieje. Jeden z nich (starszy) w roku 1898 nakradł tyle materyału kolejowego, że zrobił z niego maszynę parową o sile dwóch koni. Maszynę tę robił w warsztacie. O kradzieży tej wiedział nadinżynier Eberhardt, a mimo to zrobiono go „werkführerem“ i nie wytoczono mu nawet dyscyplinarki. Brat tego złodzieja uderzył onegdaj podczas roboty w warsztacie w twarz malarza Fujasewicza. Draba tego również nie pociągnięto do odpowiedzialności.

Ograniczenia pragmatycznych praw kolejarzy dopuszcza się inspektor Meissner Jan, naczelnik II-ej sekcyi konserwacyi w Stryju. Podobnie jak cały personal kolei państwowych, są także i strażnicy obdzieleni legitymacyami, uprawniającemi ich do jazdy koleją po zniżonych cenach (Regiepreise). Otóż Meissner, w obawie, aby strażnicy bez urlopu nie wydalali się ze swych posterunków, poodbierał tymże legitymacye i złożył u siebie w kancelaryi. Coś zupełnie tak, jąk gdyby się kogoś podejrzywało, że może dopuścić się kradzieży i dlatego wsadza się go do kryminału.

Łapownictwo, protekcya, czy niedołęstwo? Doeninga, który naciągał, zarywał, zjadał śniadanka konduktorów, w Stanisławowie już nie ma, mimo to protegowani niegdyś przez niego, aczkolwiek od jego zniknięcia 3-ci rok już upływa, ciągle na dawnych protegowanych stanowiskach pozostają. Ciągle jedni i ci sami jeżdżą za dyetami, z materyalkami, wysypiają się po nocach, niedziele mają wolne, podczas gdy inni konduktorzy obrabiają ciężki turnus znowu całemi latami. A przecież także nie jeden chciałby zrobić od czasu do czasu bodaj taką „Landpartie“, jak służba przy materyale. Niewiadomo, czy ś. p. Doening nauczył ich na odchodnem sztuki, za pomocą której następcom jego przypodobać im się udało, czy też Doening polecił sam swoich faworytów swojemu następcy?.... Dyrekcya powinnaby bliżej przyjrzeć się tej „manipulacyi“.

Fundusz pensyjny a prowizyjny. W sprawie tej, którą rozpatrzeniem specyalnie się zajmiemy, piszą do nas: „Szanowna Redakcyo! W piśmie Szanownej Redakcyi z 15 września b. r. znajduje się artykuł, omawiający sprawę zmiany statutu pensyjnego i prowizyjnego dla personalu c. k. kolei państw. Zmiana statutu ze wszechmiar jest korzystną dla całego personalu, pozostał jednak jeszcze jeden wielki błąd (jest ich więcej, przyp. Red.), który poruszony przez prasę i ogół kolejarzy, może skłonić ministerstwo do poprawienia tegoż. Błąd ten jest następujący. W ostatnich 5-ciu latach zmieniono statut prowizyjny w ten sposób, ze członkom pozwolono spłacenie lat prowizorycznych. Setki kolejarzy korzystało z tej zmiany, a wielu z nich 10 do 15 lat posplacało. Ze zmiany tej nie mogą korzystać członkowie funduszu pensyjnego, albowiem odnośny paragraf statutów nie został zmieniony równomiernie z korespondującym paragrafem statutu prowizyjnego. Dlatego też setki kolejarzy, należących do funduszu pensyjnego, a mających to szczęście kilka albo kilkanaście lat prowizorycznie służyć, nie mogą osiągnąć szybszej emerytury. Upraszam przeto Szan. Red. w imieniu wszystkich interesowanych o poruszenie tej sprawy. *B.... R....*

Popyt o pracę przy kolei upada. Według artykułu „Eisenbahnera“: „Beamten Erziehung bei der Südbahn“, warunki płacy i egzystencyi przy kolei południowej, jakkolwiek są o wiele znośniejsze, aniżeli przy kolejach państwowych, mimo to nawet i tej kolei coraz trudniej przychodzi uzupełnianie personalu urzędniczego. Zgłaszanie się kandydatów jest tak małem, iż kolej południowa widziała się zmuszoną zwrócić się do wszystkich szkół realnych, gimnazyów, akademij handlowych, a nawet kursów jednorocznych ochotników, aby zarządy tychże zechciały wstąpienie do służby kolejowej zalecać. Widocznem więc jest, iż społeczeństwo i opinia publiczna przyszły nareszcie do przekonania, że służba kolejowa nie jest tak rozkoszną, jak ją sfery rządzące na zewnątrz usiłują przedstawiać.

Odpowiedzi Redakcyi.

P. Stanisławowi Jarkowi, redaktorowi „Głosu Kolejarza“ we Lwowie. List pański, którego płaczliwo-liryczno-elegijny ton mocno nas rozrzewnił, otrzymaliśmy. Niestety jednak błaganiom jego, aby mu dać spokój, aby pisma jego ścierką nie nazywać. zadosyć uczynić nie jesteśmy w stanie. Może być, iż jesteś pan nawet uczciwym człowiekiem. Różnica między pańskiemi ćwiczeniami stylistycznemi a sztubackiemi wypracowaniami Rudolfa istnieje chyba tylko w pańskiej wyobraźni, pomijamy zaś niegodziwy kierunek pisma, który także nie uległ żadnej zmianie. Wobec zaś faktów zaklęcia takie jak: „jesteśmy uczciwi, szlachetni, mamy przed sobą wzniosłe cele“ i t. p., nie mają żadnego rehabilitacyjnego znaczenia, boć przecie nie zaprzeczy pan, iż podpisujesz pismo, mieniące się organem stowarzyszenia, które firmy swej użycza do politycznych denuncyacyj i donosów, a więc do rzeczy wysoce niemoralnych i nieuczciwych. W końcu w dopisku do swego listu obiecujesz pan poprawę. Ależ panie kochany, nam na poprawie pańskiej nic nie zależy, możesz pozostać takim, jakim jesteś, możesz się poprawić, możesz zostać recydywistą, wszystko to jednakże na zmianę naszej ani opinii, ani naszych stosunków nie wpłynie. Ponieważ zaś praca pańska do naszego pisma się nie nadaje, przeto tytułem honoraryum nie możemy mu odstąpić jednego numeru, nie pobierając zaś znikąd subwencyi, za darmo, jak to czyni „Głos kolejarza“, pisma naszego nie rozsyłamy.

Drowi Jabłońskiemu we Lwowie. Ponieważ w 17 numerze „Głosu kolejarza“ w sprawozdaniu pańskiem wyczytałem, jakobyś pan otrzymał zezwolenie od jakichś wodzów na przyłączenie się do bandy szpiclów i denuncyantów, przeto, pomijając niewłaściwość wyrażenia się „wodzów“, które, zdaniem mojem, przysługuje ludziom o wyższym i szerszym zakresie działalności publicznej, oświadczam, iż gdyby pod tem wyrażeniem się i moje skromne stanowisko w byłej organizacyi krajowej rozumianem być miało, na przyłączenie się pańskie do powyżej naprowadzonej kliki żadnego zezwolenia nie dawałem, takiego zezwolenia dawać nie potrzebowałem i na projekta pańskie się nie godziłem. Co zaś do innych szczegółów tej sprawy i dalszej części pańskiego sprawozdania, to na takowe otrzymasz pan także w stosownej chwili dłużną mu odpowiedź. *Wiktor Bachowski.*

Odpowiedzialny redaktor: Bachowski Wiktor. Wydawca: Szczepan Kurowski. Z Drukarni Narodowej w Krakowie.